



UNSER KLIMASCHUTZ-ENGAGEMENT 2025 IN DER EUROPÄISCHEN UNION, DEN USA UND CHINA.

Einführung

Aus Sicht der BMW Group stellen die Folgen des Klimawandels eine der großen Herausforderungen für die Zukunft dar. Weltweit arbeiten Regierungen daran, die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen, zugleich zeigt sich das politische Klima in vielen Regionen zunehmend polarisiert.

Während einige politische Entscheidungsträger eine beschleunigte Dekarbonisierung befürworten, fordern andere vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Belastungen, industrieller Wettbewerbsfähigkeit und der Bezahlbarkeit für Verbraucher mehr Flexibilität. Gleichzeitig richten Investoren ihre Bewertung von Unternehmen und Geschäftsmodellen zunehmend an ESG-Kriterien (Environmental, Social, Governance) aus und unterstreichen damit die Bedeutung einer klaren, zukunftsorientierten Nachhaltigkeitsstrategie.

In Europa, Nordamerika, Japan, China und anderen Regionen wurden bereits mittel- bis langfristige Ziele zur CO₂-Reduktion für Neufahrzeuge festgelegt. Gleichzeitig bestehen jedoch Unterschiede in der regulatorischen Ausgestaltung – etwa hinsichtlich Testzyklen, Erfüllungspfaden und des Ambitionsniveaus innerhalb nationaler oder regionaler Klimagesetzgebungen.

Im Jahr 2025 intensivierte sich die Debatte um regulatorische Kohärenz. Geopolitische Spannungen, fragile Lieferketten und steigende Energiekosten beeinflussen zunehmend politische Entscheidungen und prägen Tempo und Ausrichtung neuer Emissionsvorgaben. Währenddessen erschweren unterschiedliche Fahrzeugsegmentstrukturen und Antriebs-Mixe zwischen den Märkten die internationale Vergleichbarkeit zusätzlich.

Unser Engagement für eine Klimapolitik im Einklang mit dem Pariser Abkommen

Die BMW Group bekennt sich weiterhin dazu, weltweit ambitionierte und zugleich realistische umweltpolitische Ziele im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen zu verfolgen – einschließlich des langfristigen Ziels, bis spätestens 2050 eine vollständig klimaneutrale Wertschöpfungskette umzusetzen.

Durch unser Engagement in führenden Industrieverbänden und Allianzen setzen wir uns aktiv für eine effektive und technologieoffene Regulierung ein. Dabei berücksichtigen wir, dass unterschiedliche Regionen auch unterschiedliche Wege zur Erreichung gemeinsamer Klimaziele einschlagen. Die konsequente Ausrichtung industrieller Aktivitäten am Pariser Klimaabkommen ist für uns dabei von zentraler Bedeutung – insbesondere in einer Zeit wachsender regulatorischer Unsicherheiten in zahlreichen Märkten.

Ein zentrales Anliegen der BMW Group bleibt die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen, um den Übergang zu klimaneutraler Mobilität zu beschleunigen. Dazu gehören verlässliche und international abgestimmte regulatorische Vorgaben, resiliente und diversifizierte Lieferketten, ein nachhaltiger Zugang zu kritischen Rohstoffen sowie der zügige Ausbau erneuerbarer Energien und der Ladeinfrastruktur. Erst wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, können Elektromobilität und andere CO₂-arme Technologien die notwendige Marktakzeptanz erreichen und ihre Wirkung voll entfalten.

Mit dem kontinuierlichen Ausbau unseres Portfolios und angesichts sich wandelnder Kundenerwartungen verfolgen wir das Ziel, eine breite Palette innovativer Modelle – ob vollelektrisch, hybrid oder auf Basis weiterer effizienter Technologien – in unterschiedlichen Regionen unter unterschiedlichen regulatorischen Rahmenbedingungen erfolgreich zu etablieren.

EUROPÄISCHE UNION

Der Europäische Green Deal zielt darauf ab, eine zirkuläre und nachhaltige Wirtschaft zu stärken, Emissionen zu senken, die Ressourceneffizienz zu steigern und die biologische Vielfalt zu schützen. In den vergangenen Jahren wurden die politischen Prioritäten jedoch zunehmend von mehreren sich überlagernden Krisen beeinflusst – darunter die COVID-19-Pandemie, Russlands Krieg gegen die Ukraine sowie zunehmende geopolitische Spannungen. Dennoch bekennt sich die europäische Automobilindustrie weiterhin klar zur Dekarbonisierung, zur Klimaneutralität der EU bis 2050 sowie zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Die Branche befindet sich in einem tiefgreifenden Transformationsprozess hin zu CO₂-armer Mobilität und softwaredefinierten Fahrzeugen.

Dekarbonisierung ist unerlässlich – zugleich gilt es, die Wettbewerbsfähigkeit und industrielle Stärke der Branche zu sichern. Dafür braucht es eine wirksame und anpassungsfähige Regulierung, die geopolitische Entwicklungen, Marktdynamiken und Kundenbedürfnisse berücksichtigt. Wirtschaftlicher Erfolg bleibt dabei eine unverzichtbare Voraussetzung, um die Transformation zu finanzieren.

Die BMW Group unterstützt elektrifizierte Mobilität als einen zentralen Weg hin zu klimaneutralem Verkehr und setzt sich gleichzeitig für einen kohärenten industriepolitischen Rahmen ein. Dabei befürworten wir einen antriebsneutralen Ansatz zur CO₂-Regulierung. Uneinheitliche oder nicht aufeinander abgestimmte politische Initiativen könnten die internationale Wettbewerbsfähigkeit Europas schwächen.

Die BMW Group engagiert sich daher aktiv in der politischen Meinungsbildung und bewertet die derzeitigen EU-CO₂-Vorgaben für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge als nicht hinreichend praxisnah. Der Zugang zu globalen Märkten, Technologieoffenheit und die Ausrichtung auf unterschiedliche Kundenbedürfnisse sind zentrale Voraussetzungen für eine nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit.

EU Automotive Action Plan und das Automotive Package

Im März 2025 veröffentlichte die Europäische Kommission den EU-Aktionsplan für die Automobilindustrie (Automotive Action Plan), gefolgt vom Automotive Package im Dezember desselben Jahres. Beide Initiativen reflektierten die wachsende Sorge, dass der bestehende regulatorische Rahmen zunehmend von wirtschaftlichen und geopolitischen Realitäten entkoppelt wird. Über das gesamte Jahr 2025 hinweg hat die BMW Group darauf hingewiesen, dass übermäßig ambitionierte CO₂-Zielvorgaben ohne geeignete Rahmenbedingungen Investitionen behindern und die Wettbewerbsfähigkeit der Branche gefährden könnten.

Der Automotive Action Plan ist ein unmittelbares Ergebnis des Strategischen Dialogs zur Zukunft der Automobilindustrie, der im Januar 2025 unter aktiver Beteiligung der BMW Group initiiert wurde. In diesem Dialog wurden die Ziele der Dekarbonisierung ausdrücklich mit Aspekten der Wettbewerbsfähigkeit, resilienter Lieferketten und regulatorischer Vereinfachung verknüpft. Diese Leitlinien wurden im Automotive Package weiter konkretisiert: Anpassungen bei den CO₂-Standards werden mit gezielten Maßnahmen zu Batterien, Nachfrageanreizen sowie einer Straffung regulatorischer Vorgaben gebündelt – ein deutliches Signal für eine stärker integrierte Klima- und Industriepolitik.

Die BMW Group begrüßt diesen pragmatischeren Kurs und betont zugleich die Notwendigkeit von regulatorischer Stabilität, Technologieoffenheit sowie realistischen Rahmenbedingungen. Wir setzen uns für mehr Flexibilität in der CO₂-Regulierung ein sowie für eine stärkere Berücksichtigung erneuerbarer Kraftstoffe, eine gezielte Unterstützung der europäischen Batteriewertschöpfungskette, einen verhältnismäßigen Abbau bürokratischer Hürden sowie eine starke Handelspolitik zur Sicherung fairer Wettbewerbsbedingungen.

Zur Erreichung des EU-Emissionsziels für 2035 bedarf es neben einer beschleunigten Elektrifizierung auch der konsequenten Dekarbonisierung konventioneller Antriebe sowie des Einsatzes wasserstoffbasierter Lösungen. Voraussetzungen hierfür sind eine sichere Energieversorgung, ein verlässlicher Zugang zu Rohstoffen, eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur sowie stabile Marktbedingungen – Faktoren, die bislang vielfach nur unzureichend erfüllt sind.

Die Transformation beschränkt sich dabei nicht auf Antriebstechnologien – sie umfasst vielmehr die Dekarbonisierung der gesamten Wertschöpfungskette sowie die Sicherung eines offenen globalen Handels.

EU Industrial Accelerator Act

Ebenfalls im Jahr 2025 entwickelte die Europäische Kommission den Industrial Accelerator Act als sektorübergreifenden Ansatz zur Stärkung der industriellen Wettbewerbsfähigkeit und zur Verringerung strategischer Abhängigkeiten. Aufbauend auf dem Clean Industrial Deal zielt der Industrial Accelerator Act darauf ab, Investitionen in Netto-Null-Technologien zu beschleunigen – unter anderem durch verkürzte Genehmigungsverfahren, die Förderung von Leitmärkten sowie gezielte ‚Made-in-the-EU‘-Kriterien. Als übergreifender Rahmen stärkt die Vorgabe zentrale Wertschöpfungsketten, etwa für Batterien, saubere Mobilität und CO₂-arme Materialien, und ergänzt damit das Automotive Package um eine umfassendere industriepolitische Perspektive.

Die BMW Group begrüßt das Ziel des Industrial Accelerator Act, die industrielle Stellung Europas zu sichern und den Hochlauf sauberer Technologien zu beschleunigen. Entscheidend bleibt dabei ein realistischer, technologieoffener und international kompatibler Rahmen. Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass starre Local-Content-Vorgaben und produktbezogene Anforderungen – insbesondere im Batteriebereich – das Risiko zusätzlicher administrativer Belastungen sowie von Handelshemmnissen und Investitionsunsicherheiten bergen.

Die BMW Group setzt sich daher für einen unternehmensbezogenen Ansatz zur EU-Wertschöpfung ein sowie für die weitere Anerkennung von Freihandelspartnern und angemessene Übergangsfristen. So kann gewährleistet werden, dass der Industrial Accelerator Act Wettbewerbsfähigkeit, Innovation und Beschäftigung stärkt – und diese nicht unbeabsichtigt einschränkt.

In den Vereinigten Staaten werden Regelungen zu Fahrzeugemissionen, Kraftstoffeffizienz und den damit verbundenen Nachhaltigkeitsthemen auf Grundlage föderaler Zuständigkeiten festgelegt und überwiegend von der US-Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) sowie der National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) umgesetzt. Im Jahr 2025 sowie – über den Berichtszeitraum hinaus – im Jahr 2026 beschlossene gesetzgeberische und regulatorische Maßnahmen haben den föderalen Regulierungsrahmen für Fahrzeuge grundlegend neu ausgerichtet – hin zu einem landesweit einheitlichen Emissionsstandard – und zugleich frühere, auf Treibhausgasen basierende Regulierungsprogramme umfassend angepasst.

California Waiver und einzelstaatliche Zuständigkeiten

Abschnitt 209 des Clean Air Act hatte es Kalifornien bislang ermöglicht, von den bundesrechtlichen Vorgaben abweichende Standards für Fahrzeugemissionen festzulegen. Voraussetzung hierfür war eine entsprechende Ausnahmegenehmigung (Waiver) der EPA, deren Umsetzung durch das California Air Resources Board (CARB) erfolgte. Abschnitt 177 des Clean Air Act erlaubte es weiteren Bundesstaaten, diese Standards ebenfalls zu übernehmen. Damit war die rechtliche Grundlage für einzelstaatliche Vorgaben zu emissionsfreien Fahrzeugen (Zero-Emission Vehicles, ZEV) sowie für strengere einzelstaatliche Emissionsregelungen geschaffen.

Die US-Regierung verfolgt das Ziel eines landesweit einheitlichen Emissionsrahmens und strebt in diesem Zusammenhang eine Begrenzung der kalifornischen Sonderregelungen an. Die BMW Group unterstützt im Rahmen des von der Alliance for Automotive Innovation koordinierten Branchendialogs entsprechende föderale Initiativen zur Stärkung regulatorischer Konsistenz und von technologieoffenen, landesweit einheitlichen Emissionsstandards.

Maßnahmen nach dem Congressional Review Act (CRA)

Am 12. Juni 2025 verabschiedete der US-Kongress im Rahmen des Congressional Review Act (CRA) Joint Resolutions – gemeinsame Beschlüsse von Senat und Repräsentantenhaus –, mit denen die von der EPA erteilten Ausnahmegenehmigungen aufgehoben wurden. Diese hatten Kalifornien zur Umsetzung umfassenderer Fahrzeugemissionsstandards und von ZEV-Programmen ermächtigt. Die Resolutionen wurden sowohl vom Repräsentantenhaus als auch vom Senat angenommen und anschließend in Kraft gesetzt.

Die CRA-Resolutionen hatten insbesondere folgende Auswirkungen:

- (1) Aufhebung der EPA-Genehmigungen für Kaliforniens Programme zu fortschrittlichen Fahrzeugemissionsstandards und sauberen Nutzfahrzeugen
- (2) Wiederherstellung der föderalen Vorrangstellung gegenüber einzelstaatlichen Regulierungen von Fahrzeugemissionen sowie
- (3) Untersagung der Erteilung künftiger EPA-Ausnahmen, die als „im Wesentlichen gleichartig“ gelten, sofern hierfür keine neue ausdrückliche Ermächtigung durch den Kongress vorliegt.

Die BMW Group hat zu den CRA-Maßnahmen keine öffentliche formale Stellungnahme abgegeben, bekräftigt jedoch weiterhin ihre Unterstützung eines landesweit einheitlichen Emissionsrahmens und technologieoffener regulatorischer Ansätze.

Aufhebung der Gefährdungsfeststellung zu Treibhausgasen aus dem Jahr 2009

Nach den Entwicklungen im Jahr 2025 erließ die EPA am 18. Februar 2026 schließlich eine Verordnung mit dem Titel: „Rescission of the Greenhouse Gas Endangerment Finding and Motor Vehicle Greenhouse Gas Emission Standards Under the Clean Air Act“ (Aufhebung der Gefährdungsfeststellung zu Treibhausgasen und Fahrzeugemissionen unter dem Clean Air Act).

Diese Regelung umfasst insbesondere folgende Elemente:

- (1) Aufhebung der sogenannten Gefährdungsfeststellung der EPA aus dem Jahr 2009, durch die Treibhausgase als Gefahr für die öffentliche Gesundheit und das Wohlergehen eingestuft wurden
- (2) Aufhebung der föderalen Treibhausgas-Emissionsstandards für neue Kraftfahrzeuge und Motoren
- (3) Entfall sämtlicher damit verbundener Anforderungen an Compliance, Überwachung und Berichterstattung
- (4) Abschaffung der sogenannten Off-Cycle-Gutschriftenprogramme, die bislang unter anderem Technologien wie automatische Start-Stopp-Systeme begünstigt hatten
- (5) Festlegung einer abgeänderten rechtlichen Auslegung, wonach der Clean Air Act der EPA keine Zuständigkeit zur Regulierung von Treibhausgasen zum Zweck der Bekämpfung des Klimawandels einräumt.

Die Regelung trat am 20. April 2026 in Kraft und ist Gegenstand rechtlicher Anfechtungen.

Die allgemeine rechtliche Argumentation, die dem jüngsten Vorgehen der EPA und der NHTSA zugrunde liegt, wird weithin als Vorbereitung auf eine mögliche erneute gerichtliche Überprüfung der Entscheidung des Obersten Gerichtshofs im Fall Massachusetts v. EPA interpretiert, mit der Treibhausgase als Luftschadstoffe im Sinne des Clean Air Act qualifiziert worden waren.

US-weite Kraftstoffverbrauchsstandards

Die Regulierung des Kraftstoffverbrauchs erfolgt weiterhin durch die NHTSA im Rahmen des Corporate-Average-Fuel-Economy-(CAFE-)Programms auf Grundlage des Energy Policy and Conservation Act (EPCA). Aktuelle Maßnahmen der Behörde zielen darauf ab, die Anforderungen an die Kraftstoffeffizienz mit den neu ausgerichteten föderalen Zuständigkeiten im Emissionsbereich in Einklang zu bringen, nachdem die Treibhausgasstandards aufgehoben wurden.

Die überarbeiteten föderalen politischen Initiativen legen dabei besonderes Gewicht auf regulatorische Umsetzbarkeit, den Erhalt der Wahlmöglichkeiten für Verbraucher sowie die Vermeidung paralleler oder widersprüchlicher Compliance-Anforderungen auf föderaler und nationaler Ebene.

Änderungen im Rahmen des Inflation Reduction Act (IRA)

Am 4. Juli 2025 unterzeichnete Präsident Donald Trump den „One Big Beautiful Bill“ (OB BB), mit dem mehrere fahrzeugbezogene, ursprünglich im IRA verankerte Regelungen geändert wurden.

Zentrale Änderungen umfassen:

Steuerzuschüsse für Fahrzeuge nach Section 30D und Section 45W

- Beendigung der Steuerzuschüsse für „Clean Vehicles“ nach den Sections 30D und 45W für nach dem 30. September 2025 erworbene Fahrzeuge
- Verzicht auf zusätzliche Einschränkungen für Section 45W, die in früheren Entwürfen des Finanzausschusses des Senats vorgesehen waren, jedoch keinen Eingang in die finale Gesetzgebung fanden.

Section 45X – Steuerzuschuss für fortschrittliche industrielle Produktion (Advanced Manufacturing Production Credit)

- Die endgültige Fassung der Regelung übernimmt den am 28. Juni 2025 eingeführten Regelungsrahmen, führt jedoch zusätzliche Vorgaben zur Materialqualifizierung sowie Restriktionen gegenüber bestimmten ausländischen Unternehmen ein, die die Förderfähigkeit einschlägiger Komponenten betreffen.

Darüber hinaus wurde die ursprünglich vorgesehene Section 899 gestrichen, mit der eine Vergeltungssteuer gegenüber ausländischen Investoren eingeführt worden wäre.

Branchendialog und politische Einbindung

Die BMW Group setzt den Dialog mit US-Bundesbehörden und politischen Entscheidungsträgern fort, um regulatorische Rahmenwerke zu unterstützen, die bundesweit einheitliche Vorgaben fördern, langfristige Investitionssicherheit gewährleisten und technologieoffene Lösungsansätze zur Verbesserung von Fahrzeugeffizienz und Nachhaltigkeit im gesamten US-Markt ermöglichen.

Der regulatorische Rahmen für die Automobilindustrie in China ist auf eine konsequente Beschleunigung der grünen Transformation des Sektors ausgerichtet. Zentrale Instrumente sind Vorgaben zur Flottenkraftstoffeffizienz, Quoten für emissionsfreie Fahrzeuge (Zero-Emission Vehicles, ZEV) sowie Emissionsgrenzwerte für Schadstoffemissionen. Ein wesentlicher Bestandteil ist das Flottenziel für das Jahr 2030, das einen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 3,3 Litern pro 100 Kilometer vorsieht. Dieser wird für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV) nach dem Worldwide Harmonised Light-Duty Test Cycle (WLTC) sowie für batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) nach dem China Light-Duty Vehicle Test Cycle (CLTC) ermittelt.

China prägt die langfristige Entwicklung von New Energy Vehicles (NEVs) – darunter BEV, PHEV, Range-Extender-Fahrzeuge (REX) sowie Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV) – maßgeblich durch zwei nationale Leitlinien. Die Leitlinie „Beautiful China“ von Januar 2024 sieht vor, dass NEVs bis 2027 einen Anteil von 45 % an den Pkw-Neuzulassungen erreichen. Die im August 2024 veröffentlichte Leitlinie zur grünen wirtschaftlichen und sozialen Transformation formuliert das Ziel, dass NEVs bis 2035 die dominierende Antriebsform bei Neuwagenverkäufen werden.

Auf regionaler und kommunaler Ebene ist die Vergabe von Kfz-Kennzeichen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in zahlreichen Städten beschränkt, während NEVs von Ausnahmeregelungen profitieren. Vor dem Hintergrund der aktuellen wirtschaftlichen Lage und der Priorität, den privaten Konsum zu beleben, wurden diese Beschränkungen in einzelnen Städten zuletzt teilweise gelockert.

Im Unterschied zur EU plant China kein umfassendes Verbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Stattdessen verfolgt das Land weiterhin einen diversifizierten und technologieoffenen Antriebsmix, um unterschiedlichen Kundenbedürfnissen und Nutzungsszenarien gerecht zu werden.

Die BMW Group ist gut positioniert, um die klimapolitischen Vorgaben in China vollständig zu erfüllen. China war auch 2025 der größte Einzelmarkt des Unternehmens, mit insgesamt 625.527 ausgelieferten Fahrzeugen der Marken BMW und MINI.

Darüber hinaus hat die BMW Group zahlreiche Initiativen umgesetzt, um die CO₂-Emissionen entlang der Lieferkette und im Händlernetz systematisch zu reduzieren. Dazu zählen der konsequente Ausbau erneuerbarer Energien, Maßnahmen zur Steigerung der Energie- und Wassereffizienz, die Förderung der Wiederverwendung und des Recyclings von Batterien sowie der verstärkte Einsatz von Recyclingmaterialien in der Produktion.

Ein zentrales Beispiel ist die Inbetriebnahme eines Geothermie-Heizsystems im Motorenwerk in Shenyang im Jahr 2025. Mit insgesamt 28 geplanten mitteltiefen Geothermiebohrungen im Jahr 2025 soll eine beheizte Fläche von rund 5,8 Millionen Quadratmetern abgedeckt und jährliche CO₂-Einsparungen von etwa 18.000 Tonnen erzielt werden.

Zur Förderung fairer Wettbewerbsbedingungen und zur weiteren Dekarbonisierung der Lieferkette steht die BMW Group im kontinuierlichen Austausch mit maßgeblichen chinesischen Regierungsstellen, darunter dem Ministerium für Industrie und Informationstechnologie (MIIT) sowie dem Handelsministerium (MOFCOM).

Auf der EV100-Jahreskonferenz 2025 unterstrich die BMW Group die Bedeutung des gesunden Branchenwachstums und der Technologieoffenheit. Zugleich wurde darauf hingewiesen, dass der im Arbeitsbericht der chinesischen Regierung 2025 formulierte Appell zur Eindämmung einer „involutionsartigen Wettbewerbssituation“ die Notwendigkeit einer hochwertigen und nachhaltigen Entwicklung entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette verdeutlicht.

Während gezielte politische Unterstützung den Markthochlauf von NEVs in China in den vergangenen Jahren maßgeblich vorangetrieben hat, sieht die BMW Group die nächste Entwicklungsphase zunehmend in einem marktbasieren Wachstum verankert – getragen von Kundennachfrage, fairem Wettbewerb und technologischer Innovation. Vor diesem Hintergrund spricht sich die BMW Group für eine ausgewogene und technologieoffene

politische Unterstützung aller effizienzsteigernden Mobilitätslösungen aus – einschließlich BEV, PHEV, FCEV sowie hocheffizienter Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor –, um langfristige industrielle Wertschöpfung und echte Wahlfreiheit für Kundinnen und Kunden zu sichern.

Auf dem World NEV Congress 2025 in Haikou betonte die BMW Group zudem, dass die Sicherung eines qualitativ hochwertigen und nachhaltigen Automobilsektors eine gemeinsame Verantwortung von Fahrzeugherstellern, Zulieferern, Technologiepartnern, Handel und Regulierungsbehörden darstellt. Das Unternehmen bekräftigte sein Bekenntnis zu einem technologieoffenen Transformationspfad – einschließlich Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, PHEV, REX, BEV und FCEV sowie klimaneutraler Kraftstoffe –, um langfristige Flexibilität zu gewährleisten. Zugleich sprach sich die BMW Group für eine Weiterentwicklung der Emissionsregulierung aus: weg von einer reinen Betrachtung von Auspuffemissionen hin zu einem ganzheitlichen, lebenszyklusorientierten Ansatz.

Auch die Lieferkette bildet seit 2021 einen zentralen Schwerpunkt der Zusammenarbeit der BMW Group mit der China Development Research Foundation (CDRF). Im Jahr 2025 beteiligte sich die BMW Group an von der CDRF ausgerichteten Fachworkshops, um gemeinsam mit Expertinnen und Experten zu erörtern, wie das Recycling von Ressourcen aus NEVs einen umfassenden grünen Transformationsprozess unterstützen kann.

Die Diskussion zeichnete das Bild eines robusten Kreislaufwirtschafts-Ökosystems mit einheitlichen nationalen Standards und einer zentralen digitalen Plattform, um eine nahtlose Zertifizierung und Rückverfolgbarkeit zu gewährleisten. Darüber hinaus wurde die Notwendigkeit klarer technischer Qualitätsstandards für recycelte Materialien sowie vollständiger Transparenz bei der Batteriewiederverwendung hervorgehoben, um das Vertrauen der Kundinnen und Kunden zu stärken und eine enge branchenweite Zusammenarbeit zu fördern.

BMW AG, Mai 2026

Kontakt: governmentaffairs@bmwgroup.com